



Tucker (1948)

1. Cadillac Lyriq i det första testet
2. Så ska Porsche öka körkänslan hos Taycan
3. Nya Audi A6 allroad officiell
4. Kommer Twingo bli Sveriges nya folkbil
5. Elbil med över 3000 hästkrafter
6. BMW:s nya elbil tidigareläggs
7. Ny motor samlar in sin egen koldioxid
8. Hur farligt är det att ladda elbilen hemma
9. Tucker
10. Ford Model 18
11. Grattis Jowett Jupiter
12. De viktigaste bilarna

1. Cadillac Lyriq i det första testet

Av Marcel Kühler 2025-06-05, 12:04

Traditionellt har den amerikanska premiumtillverkaren Cadillac haft svårt med oss. Med den elektriska Lyriq gör amerikanerna ett nytt försök att få fotfäste i Europa. Så här presterar den i det första testet!



Innehåll

- [Cadillac Lyriq i det första testet](#)
- [Bekväma resor är hans kärnkompetens](#)
- [Inte billigt, men värt priset](#)
- [Tekniska data och mätvärden för Cadillac Lyriq 600 E4 AWD](#)
- [Slutsats](#)

ATS, CTS, Escalade, XT4 – listan över **Cadillac-modeller** som har misslyckats spektakulärt i Europa på senare tid är lång. Med **Cadillac Lyriq**, en stor batterielektrisk SUV-crossover, gör det amerikanska märket nu ett nytt försök att vinna marknadsandelar. Vårt test är avsett att klargöra om detta nya försök faktiskt kan fungera. Nyfiket nog tittar vi först på insidan av caddyn. Den lounge-liknande atmosfären kännetecknas av den stora böjda skärmen med knivskarp upplösning och en ögonbehaglig blandning av läder och metall. Vid första anblicken ser allt ädelt och noggrant sammansatt ut. Och ett eller två tester av fastare grepp visar också att materialkvaliteten är mer än imponerande, inte bara för en amerikan.



DAB-radion utmärkte sig i testet på grund av frekventa avbrott i mottagningen, ett problem som tillverkaren känner till och som en uppdatering snart kommer att åtgärdas.

Det tillgängliga utrymmet motsvarar vad du kan förvänta dig av en bil som är fem meter lång och nästan två meter bred. Med andra ord finns det gott om utrymme för fri utveckling både fram och bak – även för långa personer. Det finns också gott om plats för bagage: lastutrymmet rymmer 588 till 1687 l. Men det finns ingen frunk. Dessutom är interiören i Cadillac Lyriq inte särskilt mångsidig. Baksätet kan inte flyttas, och baksätets ryggstöd kan endast fällas ner i två delar, vilket skapar en avsevärt högre lastgolv. Vi letar också förgäves efter en förvaringsanordning för bagageutrymmet under lastgolvet här. Detta innebär att variationen hos Lyriq – mätt mot den direkta konkurrensmiljön där **Kia EV9** eller **Volvo EX90**, bland andra, spelar – är ganska underutvecklad.



Bekväma fåtöljer för flera timmars resa



Caddy erbjuder också furstligt utrymme bak, inklusive gott knäutrymme.

Bekväma resor är hans kärnkompetens

Å andra sidan är komforten ombord mycket utvecklad. Tjockt stoppade säten och en lika bekväm bakkänk bjuder in dig att äta upp milen i många timmar med den extremt effektivt ljudisolerade Cadillac Lyric. Den mjuka fjädringsinställningen passar också in i detta. 2,7 t Ami står stadigt på vägen och tar sig mycket mjukt över långa och korta vågor i både landsvägs- och motorvägshastigheter. Dock är rullkomforten på 21-tumshjulen inte alltid bäst när man kör långsamt, vilket ibland märks i form av något grova fjädringar på kanterna.

Lyriqs känsligt doserade drift är också av suverän sort. En synkronmotor monterad på fram- och bakaxeln med en kombinerad effekt på 388 kW (528 hk) ger framdrivning som motsvarar dess status. Den tillgängliga kraften vecklas ut kraftfullt, linjärt och jämnt. För standardspurten från stillastående till 100 km/h behöver tungviktaren 5,4 sekunder. Och ännu mer än så driver elmotorerna kraftfullt – upp till den programmerade topphastigheten på 210 km/h.



Laddluckan är placerad framför förardörren



Caddyn skuter försiktigt men kraftfullt – upp till en topphastighet på 210 km/h

Lika lätt att modulera som drivsystemet är bromssystemet, som hela tiden bromsar **elas** kraftigt. En praktisk funktion: Cadillac Lyriq har en paddle på ratten som kan användas för att justera återhämtningen vid behov. Vid ett fast tryck återhämtar drivverket sig starkt, så att lasten bromsar motsvarande kraftigt. Vid svagt tryck är återhämtningen – och därmed inbromsningen – måttlig. Till exempel ersätter rattpaddlen bromspedalen i stora delar med lite förväntansfull körning.

Samtidigt uppnår de som kör med bromsskum en genomsnittlig förbrukning på 19,2 kWh per 100 km, vilket motsvarar en räckvidd på 531 km. Å andra sidan fullbordar Cadillac vårt standardtestvarv med 14 procent full last och en energiförbrukning på ganska generösa 27,0 kWh. Mer än 378 km i driftsradi är då inte möjliga – trots det stora energilagringssystemet som bunkrar 102 kWh.

Inte billigt, men värt priset

Men att ladda vid snabbbladdstationen visar då att laddningshanteringen definitivt erbjuder utrymme för förbättring. Elektroniken startar direkt med en effekt på 175 kW och når sin topp på cirka 187 kW efter bara några minuter. Att ladda från tio till 80 procent tog fortfarande lugna 47 minuter i testet. Om du vill ladda ditt fordon fullt ut behöver du ännu mer tålamod. Så vi tillbringade ytterligare 49 minuter vid stationen för att tanka 80 till 100 procent av batteriet.

Tillräckligt med tid för att titta närmare på prislstan. Cadillac Lyriq börjar på 81 000 euro, men representerar ett komplett erbjudande, så att säga. Bland annat ingår uppvärmda säten runt om (fram med ventilation och massagefunktion), en programmerbar automatisk klimatanläggning med tre zoner och en hel armé av assistanssystem i standardutrustningen – ytterligare en stor fördel med Ami.

**AUTO ZEITUNG 12/2025****Cadillac Lyriq 600 E4 fyrhjulsdrift**

Motor	Permanentmagnet-synkronmaskiner (fram/bak)
Prestanda	388 kW (528 hk)
Max. vridmoment	610 Nm
Växellåda	Konstant kvot
Kör	Permanent fyrhjulsdrift
Batteri	Litiumjon
Spänning	400 V
Kapacitet (brutto/netto)	102,0 / 102,0 kWh
Laddningseffekt AC/DC	22 / 190 kW
Vikter	
Egenvikt (fabrik/test)	2704 / 2704 kg
Tillåten totalvikt	3200 kg
Effektiv nyttolast.	496 kg
Prestanda	
0 - 100 km/h	5,4 s
Toppfart	210 km/h (fabriksspecifikation)
Bromssträckor	
100 - 0 km/h (kall/varm)	34,7 / 34,8 m
50 - 0 / 150 - 0 km/h	9,3 / 81,4 m

Konsumtion och utbredning

WLTP-utbudet	530 km
WLTP-förbrukning	22,5 kWh/100 km
Testområde	378 km
Testkonsumtion	27,0 kWh/100 km
Laddningsprocess	
Laddningseffekt (genomsnittlig)	Ø 102,0 kW
Laddningstid 10-80% SoC	47 min
Ø Laddningseffekt	102,0 kW
Återladdad energi	81,2 kWh
Omladdad skjutbana	436 km
Priser	
Baspris	81 000 €
Testbilspris	81 000 €
Försäkring och skatter	
Typklasser (KH / VK / TK)	21 / 31 / 25
Motorfordonsskatt per år	0 €

Slutsats

Lyriq markerar Cadillacs elektriska era med häpnadsväckande mognad. Den fluffiga körkomforten, den mjuka men kraftfulla körningen och det generösa utrymmet i den förvånansvärt eleganta interiören ger typisk amerikansk stil. Å andra sidan behöver mjukvaran för snabbladdning och den dåliga DAB-mottagningen förbättras. Tillverkaren lovar ju trots allt en snabb lösning för det senare.



Marcel Kühler

2. Växlar och motorljud – så ska Porsche öka körkänslan hos Taycan

Carl Undéhn

18 jun 2026



Porsche Taycan blev en storsäljare för den tyska tillverkaren när den lanserades som deras första elbil 2019. Den senaste tiden har försäljningen gått mer trögt, men kanske kan det komma att ändras. Nu presenteras en uppdaterad version för modellåret 2027 som ska lyfta körkänslan hos Taycan genom att introducera virtuella växlar, simulerade motorljud och virtuella varvtal. De nya funktionerna är standard hos Taycan Turbo GT och finns att få som tillval för övriga versioner.

Systemet med växlar kallas E-Shift och kommer med en sportratt med paddlar för att byta mellan de åtta virtuella växlar. Porsche lovar en verklighetstrogen simulering inklusive växlingsryck och växelspecifikt dragmoment. Det simulerade motorljudet Porsche Electric Sport Sound, som hörs både på insidan och utanför bilen, anpassar sig efter gaspådrag och ett virtuellt varvtal som även visas på kombiinstrumentet.

Genom att introducera en rad innovationer i samband med modellårsväxlingen stärker vi Taycan på alla relevanta områden. De uppdaterade modellerna erbjuder en mer emotionell körupplevelse, bättre prestanda vid bankörning och ett mer intuitivt och anpassningsbart användargränssnitt, säger Kevin Giek, som är ansvarig för modellserien Taycan hos Porsche.

Tekniskt innebär uppdateringen inga förändringar av drivlina eller batteri, men det lovas ändå längre räckvidd på upp till 70 mil. Det sker genom att den bakhjulsdrivna instegsversionen nu går att få med sommardäck som har lägre rullmotstånd än tidigare. Infotainmentsystemet uppdateras till en ny generation av Porsche Digital Interaction med en ny design, förbättrad röststyrning och möjligheten att konfigurera widgets. Det uppges också ha bättre integration av Apple CarPlay och Android Auto. Även navigeringen ska ha förbättrats med bättre ruttplanering och laddningsplanerare.



Porsche Taycan går nu att få med ett Manthey-kit. Om du har en GT Turbo med Weissach-paket.

I våras visade Porsche-specialisten Manthey upp sitt första kit till en eldriven Porsche som nu går att beställa. Förutsättningen för det är att du väljer en Taycan Turbo GT med Weissach-paketet. Det nya Manthey-kitet innefattar bland annat optimerad diffusor både fram och bak, en ny bakvinge, större sidoplattdar och större luftriktare på underredet.

Porsche Taycan av årsmodell 2027 går att beställa nu och priset börjar på 1 240 000 kronor.



Teknikens Värld

3. Nya Audi A6 allroad officiell – bredare kaross och V6-diesel

Av Erik Wedberg Uppdaterad 16 jun 2026 kl 12.52 Publicerad 16 jun 2026 kl 11.05

Audi presenterar nu femte generationen av A6 allroad, nu med extra bred kaross och laddhybrid bland motoralternativen.



Nya A6 allroad blir rejält mycket bredare, men håller fast vid dieselmotorn

Tycker du att nya A6 allroad, den femte allroad-generationen i ordningen, ser lite extra bred ut? Ja, det beror nog på att den är extra bred. Den nya modellen är hela elva centimeter bredare än **A6 Avant**, vilket ger A6 allroad ett utseende som sannolikt inte är helt långt från kommande RS6. Markfrigången har ökats med 34 millimeter jämfört med A6 Avant, och A6 allroad är utrustad med adaptiv luftfjädring som standard. Fjädringen har ett justeringsintervall på 55 millimeter.



På insidan är det mycket högblank svart plast



A6 allroad har också bredare däck och fyrhjulstyrning som ska förbättrar bilens manövrerbarhet och smidighet vid låga hastigheter. Vid låga hastigheter kan bakhjulen vridas upp till fem grader i motsatt riktning mot framhjulen. Vid högre hastigheter vrids bakhjulen upp till två grader i samma riktning som framhjulen för att öka stabiliteten.

Det finns två motoralternativ till nya A6 allroad och båda är elektrifierade och kombineras med fyrhjulsdraft som standard. För första gången erbjuds allroad-versionen även som laddhybrid, kallad A6 allroad e-hybrid. Här kombineras en 2,0-liters fyrcylindrig bensinmotor på 252 hk med en elmotor på upp till 143 hk. Den totala systemeffekten uppgår till 367 hästkrafter och maximalt vridmoment är 500 Nm. Batteriet har en bruttokapacitet på 25,9 kWh (netto 20,7 kWh) och ger en elektrisk räckvidd på upp till 95 kilometer enligt WLTP-körcykeln. Batteriet kan laddas med växelström (AC) på upp till 11 kW, vilket innebär att en full laddning tar cirka två och en halv timme.



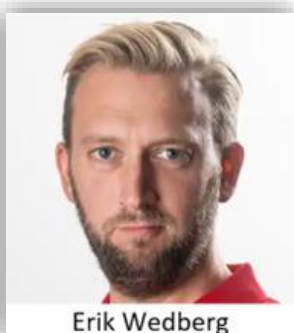


Audi är en av de sista tillverkarna som står kvar med dieselmotorer i sitt utbud och diesel finns tillgängligt även i nya A6 allroad. Det är en treliters V6-diesel med effekt på 299 hästkrafter och vridmoment på 580 Nm. Dieselmotorn har mildhybridteknik som ger 24 hästkrafter extra, samt en eldriven kompressor för snabb respons.

Nya Audi A6 allroad blir beställningsbar från och med den 18 juni och väntas finnas hos återförsäljare under hösten. I skrivande stund finns inga svenska priser tillgängliga.



Uppdatering: Svenska priser är 879 900 kr för A6 allroad TDI quattro Proline och 779 900 kr för A6 allroad e-hybrid quattro Proline Edition.



Erik Wedberg



4. Kommer Twingo bli Sveriges nya folkbil

Av Bobby Green 2026-06-17 kl 17:00

Ska kosta under 20 000 euro



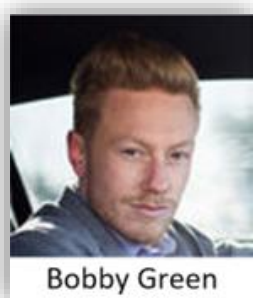
FILM: https://youtu.be/HrRrjBG_36w

Det är klart att fler kommer köpa elbil om priset går ner.

Nya Twingo har potential att bli en storsäljare då den ska kosta under 20.000 euro när den väl lanseras.

Så har denna vad som krävs för att bli Sveriges nya folkbil?

Det försöker Alrik ta reda på i det här klippet. Och enligt honom är det verkligen inget dumt alternativ om man kan klara sig med en lite mindre bil med lite kortare räckvidd.



Bobby Green



Renault Twingo är sjukt söt
En bil som gör mig glad



Renault presenterar nya Twingo
Villhöver



Vässla och Twingo har blivit kompisar
Cool + cool = supercool



5. Dreame visar elbil med över 3000 hästkrafter

Posted by Kristofer Rask

juni 16, 2026



Kosmera Star Matrix

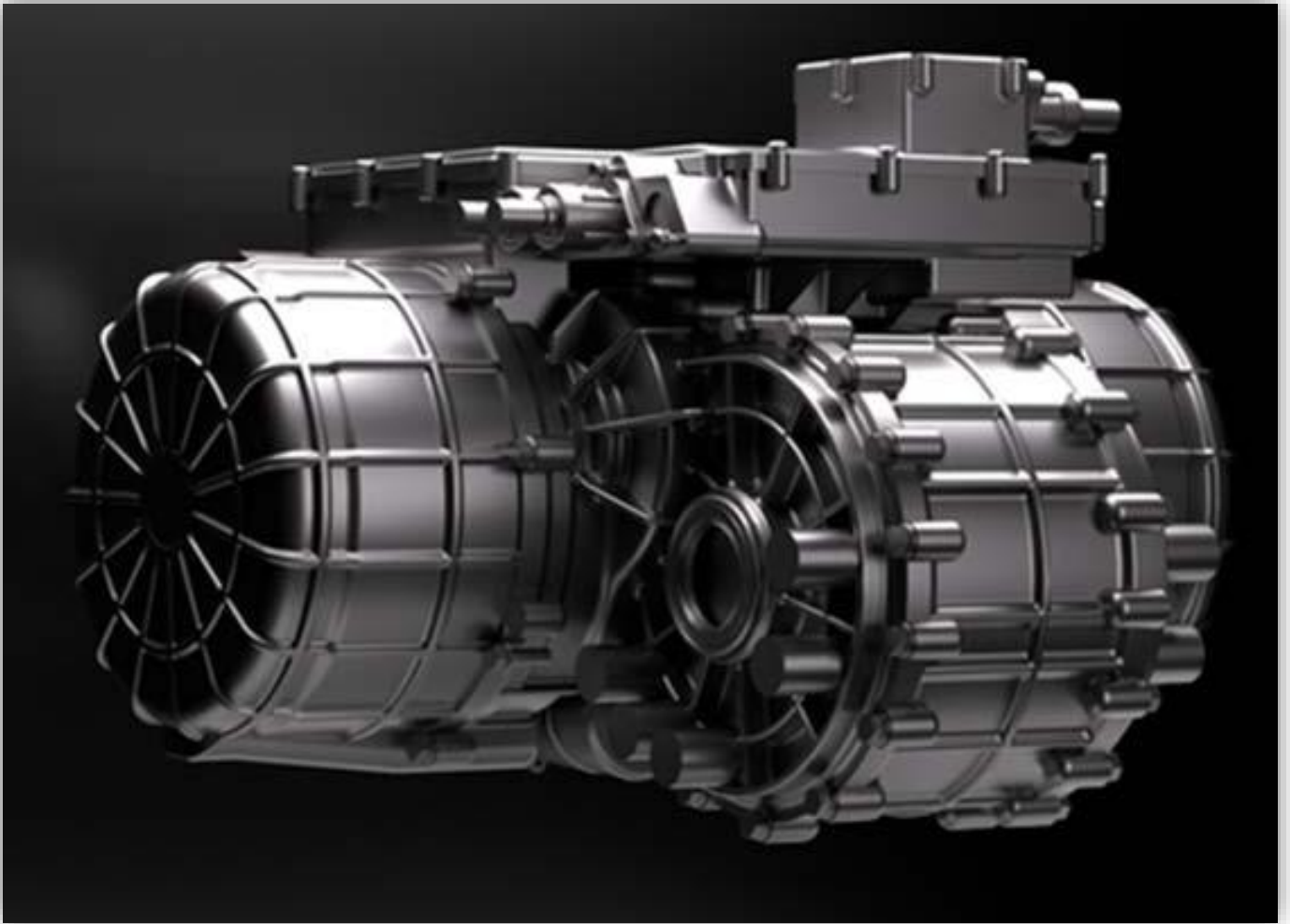
Kinesiska teknikbolaget Dreame är kanske mest känt för sina robotdammsugare men företaget har också stora ambitioner inom elbilar. Genom det nya bilmärket Kosmera utvecklar företaget nu en drivlina som påstås leverera upp till 1 555 hästkrafter. Det i ett paket som sägs vara ungefär lika stort som en kabinväska.

Drivlinan bygger på en kompakt axelmodul med två axialflödesmotorer, kiselkarbidbase-rad kraftelektronik och en rotor förstärkt med kolfiber. Genom att montera en modul fram och en bak får elbilen fyrhjulsdrift och en sammanlagd effekt på 1 160 kW (1 555 hk).

Men Kosmeras ambitioner slutar inte där. Det är också möjligt att sätta två moduler på varje hjulbar, alltså totalt fyra motorer som därmed kan ge hela 2 320 kW (3 111 hk) uppger företaget. Det skulle göra systemet starkare än flera av dagens mest extrema elbilar.

Tekniken utvecklas av företagets egen division Axion Power och kombineras med en elektrisk arkitektur på 1 200 volt. Den höga spänningen kan ge både snabbare laddning och lägre energiförluster jämfört med dagens 800-voltssystem som nu blivit vanligt i premiumsegmentet.

Kosmera har redan visat två konceptbilar som ska använda den nya tekniken. Den ena heter Star Matrix och är en fyradörrars sedan med tydliga designdrag inspirerade av Bugatti. Den andra modellen kallad Star Razer har också fyra dörrar men med spektakulära fjärilsdörrar och saknar traditionell B-stolpe.



Än så länge handlar det om utvecklingsprojekt och företaget har inte visat några verifierade prestandasiffror. Om Kosmera lyckas omsätta sina löften i en produktionsbil kan det dock bli en av världens mest effektstarka elbilar.



Kristofer Rask



Nu byggs Mercedes nya elbil med plats för åtta personer



6. BMW:s nya elbil kan köra 90 mil – tidigareläggs efter rekordintresse

Posted by Kristofer Rask juni 18, 2026

Intresset efter BMW:s kommande eldrivna sedan i3 är enormt. Nu tvingas biltillverkaren tänka om och meddelar att man på vissa utvalda marknader nu öppnar orderböckerna flera månader tidigare än planerat.



När modellen visades upp i mars var beskedet att beställningarna skulle starta först under hösten 2026. Nu får kunder möjlighet att lägga en beställning redan från och med idag. Bakgrunden är enligt tyska [Automobilwoche](#) ett mycket stort intresse för den nya elbilen.

BMW:s försäljningschef Jochen Goller har tidigare berättat att responsen på nya i3 till och med överträffat mottagandet av sjuen BMW iX3. För iX3 registrerades omkring 50 000 beställningar bara några månader efter premiären.

Nya BMW i3 bygger på märkets nya Neue Klasse-plattform och hittills har den visats upp i versionen BMW i3 50 xDrive med fyrhjulsdrift, en effekt på 469 hästkrafter och ett vridmoment på 645 Nm.

BMW uppger att modellen kan få en räckvidd på upp till 900 kilometer enligt WLTP och att den med hjälp av en 800-voltsarkitektur kan laddas med upp till 400 kW. Det ska ge omkring 40 mils räckvidd på bara tio minuters laddning.

Serietillverkningen av modellen ska starta i augusti vid BMW:s fabrik i Munich.

Flera olika versioner släpps längre fram, och det inkluderar också en Touring-version. Något svensk pris har inte kommunicerats, men i Tyskland börjar i3 50 xDrive från 65 000 euro.



Kristofer Rask

7. Ny motor samlar in sin egen koldioxid

Av Emil Karlsson

Publicerad 18 juni 2026 Uppdaterad 18 juni 2026

Förbränningsmotor utan klimatångest? Ja, Mazda kan vara något på spåren. En ny typ av motorteknik ska nämligen samla upp mer koldioxid än den släpper ut.



Mazda testar en koldioxiduppsamlare som kan minska utsläppen från bilar

Redan i vintras [presenterade japanska Mazda](#) ett spännande nytt system för avgasrening i förbränningsmotorer.

Systemet, som visades upp på Japan Mobility Show 2025, uppgavs då vara ett av de första stegen i att bygga en koldioxid-neutrala förbränningsmotorer.

Tester tätt inpå presentationen visade dock att Mazdas ingenjörer hade långt kvar till att få tekniken helt fungerande.

Drygt 84 gram koldioxid kunde samlas upp när den biobränsledrivna motorn, som satts i Mazdas bil, körde en fyra timmar lång etapp i Super Taikyu – ett japanskt lopp som ställer kommersiella racerbilar mot varandra.

En vanlig bil släpper ut en bit över 100 gram per kilometer, enligt [Transportstyrelsen](#).

Ska samla in mer än vad som släpps ut

Mazda-ingenjörerna gav inte upp efter det blygsamma resultatet, istället optimerade de motorns koldioxiduppsamlare – och när det i början av juni var dags för nytt test kunde man [presentera häpnadsväckande resultat](#).

Inte nog med att man samlade in nästan 10 gånger med koldioxid än vid första testet, under en kort period ska uppsamlaren i kombination med användning av biobränsle uppnått en nettoeffekt som enligt Mazda motsvarar koldioxidnegativ drift.

Mazdas mål är nämligen att systemet inte bara ska vara koldioxidneutral ur ett driftsperspektiv, utan också tillgodogöra de utsläpp som kopplas till tillverkning av hela bilen.

Så funkar det

Koldioxidinsamling är egentligen inte en ny teknik. Redan **2019 berättade SVT** om en fabrik i Schweiz som placerat koldioxiduppsamlare på taket för att minska fabriken utsläpp.

I Mazdas fall fungerar systemet ungefär som en katalysator som fångar upp koldioxid.

När motorn går leds avgaserna genom ett material som kallas zeolit, vilket binder en del av koldioxiden i avgaserna. När zeoliten värms upp av den heta avgasströmmen släpper den ifrån sig den infångade koldioxiden igen. Koldioxiden samlas då upp, komprimeras av en elektrisk kompressor och lagras i en tank ombord på bilen i stället för att släppas ut i atmosfären.

På så sätt kan en del av bilens koldioxidutsläpp fångas in under körning och tas om hand senare.

Mazda berättar att ytterligare finjusteringar av systemet ligger framför dem, och att de vid nästa etapp av Super Taikyu hoppas på ännu bättre resultat.

Läs mer:



Mazda CX-6e tar bakhjulsdriften in i elåldern



Test Mazda 6e – konsten att göra våld på sig själv



79 miljoner nya bilar 2025 – men Sverige backar



Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.



8. Hur farligt är det att ladda elbilen hemma

Av Christoffer Gullin

17 juni 2026

Elbilsaddning är inte något man ska vara orolig över men det finns steg man kan ta för att minska riskerna ytterligare, som att använda en riktig laddbox. Även när man laddar från ett vanligt vägguttag så bör man tänka på vissa saker.



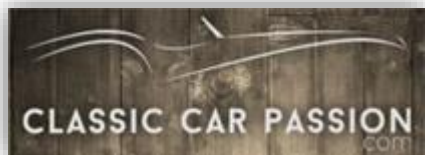
FILM: <https://youtu.be/B44QQRaSa8U>

Läs mer om DEFA Power: <https://www.defa.com/se/produkt/defa-...>

Läs mer om DEFA eMove: <https://www.defa.com/se/produkt/emove...>



Christoffer Gullin



9. Tucker 48: för långt före sin tid?

Pierre Costes

Det som kan ha blivit den största amerikanska bilen genom tiderna blev en enorm ekonomiskt fiasko. Detta är historien om Tucker 48, en bil som bara tillverkades i litet antal.



Preston Tuckers liv fortsätter att fascinera, 67 år efter hans död. Vissa kanske minns filmen Francis Ford Coppola som släpptes 1988. Ändå kunde hans historia ha glömts bort, överskuggad av de stora amerikanska biltillverkarna.

Född 1903 var mannen en allkonstnär med en passion för bilar. Före andra världskriget visade han sig vara en utmärkt bilförsäljare och blev uppmärksammad vart han än gick. När kriget närmade sig designade han ett snabbt militärfordon utrustat med ett mycket rörligt eldtorn. Detta väckte den amerikanska arméns uppmärksamhet, som köpte rättigheterna och gjorde Tucker till en rik man.

Efter kriget designade Tucker en idealisk bil med de senaste säkerhetsfunktionerna och startade en insamlingskampanj.

I slutet av 1940-talet hade Preston Tucker revolutionerande idéer som förvirrade en mycket konservativ kundkrets. Utvecklingen av hans bil, som han inte tvekade att kalla "Morgondagens bil", var inte lätt och förseningar uppstod.

Baserat på sin erfarenhet utvecklade han en minimalistisk, vadderad instrumentpanel, en obruten vindruta, en tredje strålkastare som lutar efter hjulens position, stora dörrar utan kanter och en parkeringsbroms skyddad av en nyckel.



Dessutom var den extremt aerodynamisk för att vara så effektiv som möjligt, och drevs av en Franklin-helikoptermotor, en 5,5-liters sexcylindrig boxer motor med 166 hk. Den förselektiva växellådan, levererad av Cord, hade 4 växlar.

Slutligen byggdes en liten serie på cirka 50 bilar och den 19 juni 1947 presenterades Tucker 48 för en utvald publik på 3 000 personer. Även om bilen var ett ingenjörsmässigt underverk från dess ständigt aktiva sinne, gick uppenbara designproblem inte obemärkta förbi av några av gästerna som gjorde sina bokningar kända.

Tuckers största problem var bristen på finansiering, vilket blev ett hinder för bilens utveckling. Mannen gav inte upp utan kom på en briljant och mycket enkel marknadsföringsstrategi: för att säkerställa en bra plats i beställningskön kunde kunderna köpa tillbehör till sitt framtida fordon i förväg. Preston Tucker drog in mycket pengar till företaget.





Rättegång

Denna tvivelaktiga procedur väckte snart börsens tillsynskommittés uppmärksamhet, som anklagade Tucker för vilseledande reklam och för att ha lurat sina kunder och partners. Preston Tucker anklagades på sin sida de "stora tre", de tre största amerikanska biltillverkarna (Ford, General Motors och Chrysler), för att vara ansvariga för att ha saboterat hans företag.

1950 frikändes Tucker och alla åtal lades ner. Efter att ha lidit av den negativa mediehypen förklarades Tucker Car Corporation konkurs och 1 500 personer sades upp. Djupt påverkad av detta misslyckande lyckades Preston Tucker inte återuppliva sitt företag och dog bara några år senare, 1956, i cancer.

Missad möjlighet

Historien om Tucker, som anses vara ett av de största misslyckandena inom den amerikanska bilindustrin, är en om en storslagen plan som dåligt genomförts.

Även om konceptet med denna bil var mer än lovvärt och dess teknik långt före sin tid, dömde skaparens extremt perfektionistiska karaktär och hans nyckfulla personlighet den till misslyckande.

Endast 52 exemplar av Tucker 48 tillverkades och det finns 47 kvar.



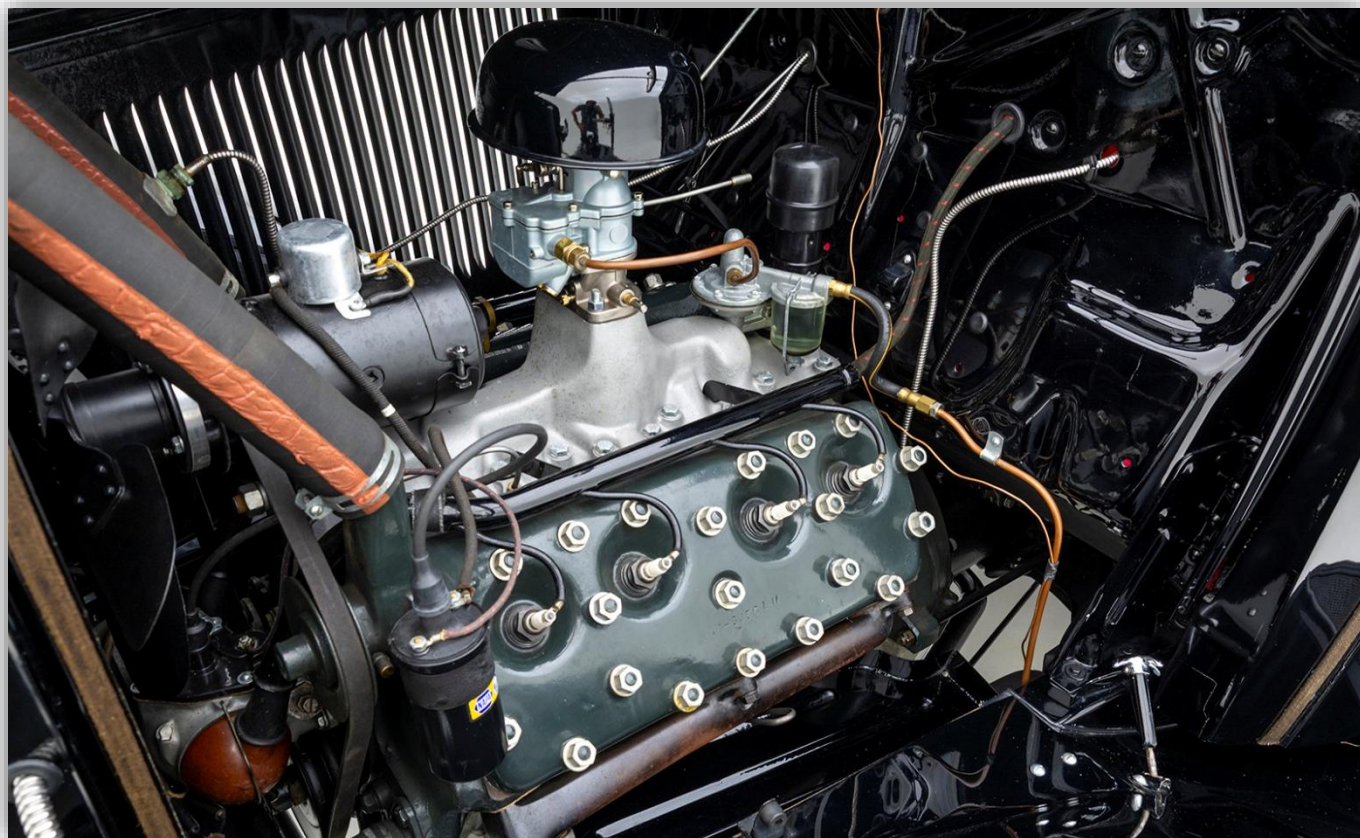
FILM: <https://youtu.be/ezjcEuFQAtk>

10. Ford Model 18 Drophead Coupe 1932från Carlton

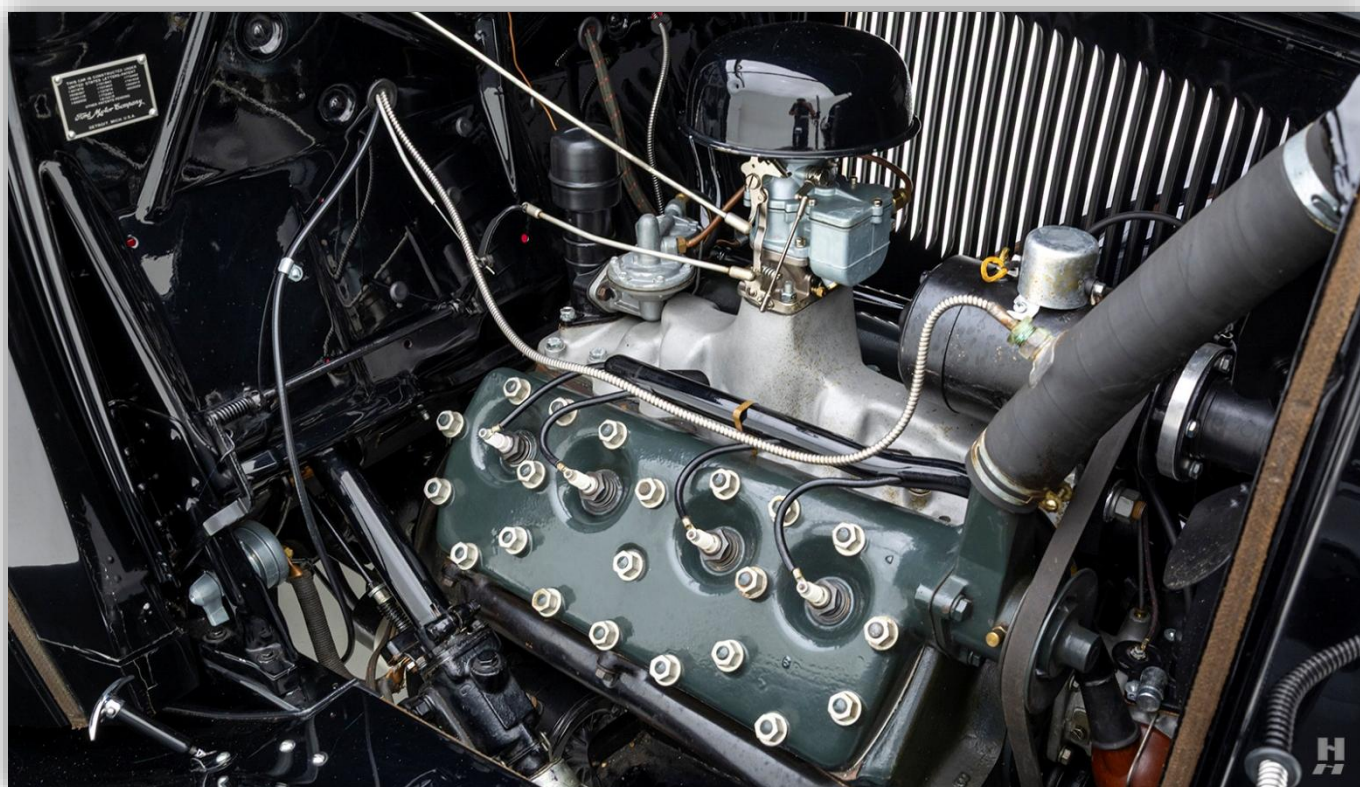


Få bilar förändrade bilhistoriens gång så dramatiskt som 1932 års Ford Model 18. Introducerad under den stora depressionens höjdpunkt gjorde Fords revolutionerande nya flathead-V8 för första gången att den verkliga åttacylindriga prestandan var inom räckhåll för genomsnittsbilisten. Dess robusta 221 kubiktumsmotor levererade livlig prestanda och anmärkningsvärd hållbarhet, vilket hjälpte till att etablera Model 18 som en av de mest inflytelserika amerikanska bilarna under den tiden. Medan miljontals standard-Fords tillverkades, exporterades ett fåtal chassin utomlands, där de omvandlades av karossbyggare till distinkta bilar anpassade efter europeisk smak.





Det fascinerande exemplet som ges här representerar en sådan förvandling. Byggd i Kanada och identifierad med sitt chassinummer som en Dominion-producerad Model 18, skeppades denna Ford som ett naket chassi till England där den konverterades till högerstyrning och utrustades med elegant specialkaross av Carlton Carriage Company. Carlton var respekterat under mellankrigstiden för sina förfinade karosser på många prestigefyllda märken, och deras arbete på denna Ford speglar den återhållsamma elegansen i brittisk karossbyggnation i början av 1930-talet.





Den resulterande drophead-coupén är en anmärkningsvärt sofistikerad tolkning av Ford V8-chassit. Dess svepande remlister, graciösa dörrkonturer och noggrant skräddarsydda fälltak ger bilen en karaktär som oftare förknippas med sportbilar som Bentley eller Rolls-Royce. Observatörer har ofta noterat likheter med de eleganta Gurney Nutting "Owen" Drophead Sedan Coupe-karosserna byggda för Rolls-Royce Phantom II Continental, vilket ger denna Ford en tydligt aristokratisk prägel trots dess blygsamma mekaniska ursprung.

Bilens kända moderna historia börjar 1973 när den förvärvades i England av kommandör J. A. Kenniff från Southold, New York från Oxfordshire-handlaren Malcolm C. Elder. Kort därefter importerades den till USA. År 1986 köptes bilen av entusiasten Knox Kershaw efter att han upptäckt att den annonserades i **Antique Automobile magazine**. Med insikt om Carltons karossers sällsynthet och charm påbörjade herr Kershaw en omfattande restaurering.

Under restaureringen anskaffades en korrekt Ford V8-motor från 1932 för att ersätta en senare enhet som tidigare hade installerats. Karossens träkonstruktion förnyades ordentligt där det krävdes, och den eleganta karossen slipades om i djupt svart och kompletterades av rikt stoppat klarrött engelskt läder. De målade trådhjulen var utrustade med svartväggsdäck i enlighet med brittisk praxis under perioden, vilket resulterade i en slående och autentiskt presenterad bil.

Sedan restaureringen slutfördes har bilen ställts ut selektivt med anmärkningsvärd framgång. Den visades på Pebble Beach Concours d'Elegance 2003 där den tilldelades ett pris i specialklassen för förkrigstidens Ford V-8 Custom Bodywork. Bilen återvände till Pebble Beach igen 2011 och vann återigen ett klasspris. Ytterligare erkännande följde när Classic Car Club of America erkände Carltons karossers betydelse genom att utse bilen till Full Classic. När den visades på klubbens årsmöte 2011 uppnådde den ett imponerande resultat på 96,75 poäng.

Idag är denna distinkta Ford fortfarande ett vackert presenterat exempel på en sällsynt karossbyggd tolkning av Model 18. Genom att kombinera charmen från tidig Ford V8-teknik med elegant brittiskt hantverk erbjuder den samlare en fascinerande och mycket ovanlig bil som är lika lämpad för concours-utställning, klubbturen eller fortsatt nöje på landsvägen.

11. Grattis Jowett Jupiter!

Publicerad 29 juni 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Petra och Peter har namnsdag vill vi även uppmärksamma Jupiter!



Jupiter är den största planeten i vårt solsystem. Den har uppkallats efter gudarnas konung i den romerska mytologin. Ett ärofullt namn för den sportbil som engelska Jowett tillverkade åren 1950-1954.

Det märket är bortglömt nästan överallt utom i Yorkshire där tillverkningen skedde. Glömt är också att Jowett vann sin klass i Le Mans med Jupiter tre år i följd.

Det var racerbiltillverkaren ERA - English Racing Automobiles Ltd - som ville att Jowett skulle bygga en sportversion av sin nya modell Javelin. Den återkommer vi till på dess namnsdag den 31 juli, men här skall bara nämnas att det var en för sin tid mycket avancerad konstruktion med bland annat en nyutvecklade boxerfyra. Javelin hade självbärande kaross och en öppen sportbil skulle enligt tidens sed byggas på separat ram.

ERA tyckte att österrikaren Eberan von Eberhorst, som på trettioalet deltagit i konstruktionen av Auto Unions tävlingsvagnar, skulle rita ett chassi åt Jowett.

Så blev det men däremot accepterade Jowett inte ERA:s förslag till en kupékaross som hade tydligt tyskinfluerade linjer. Jowetts in-house designer fick i stället rita en roadster i en engelsk blandstil, det vill säga modernt och traditionellt i harmoni. Den tillverkades i aluminiumplåt.

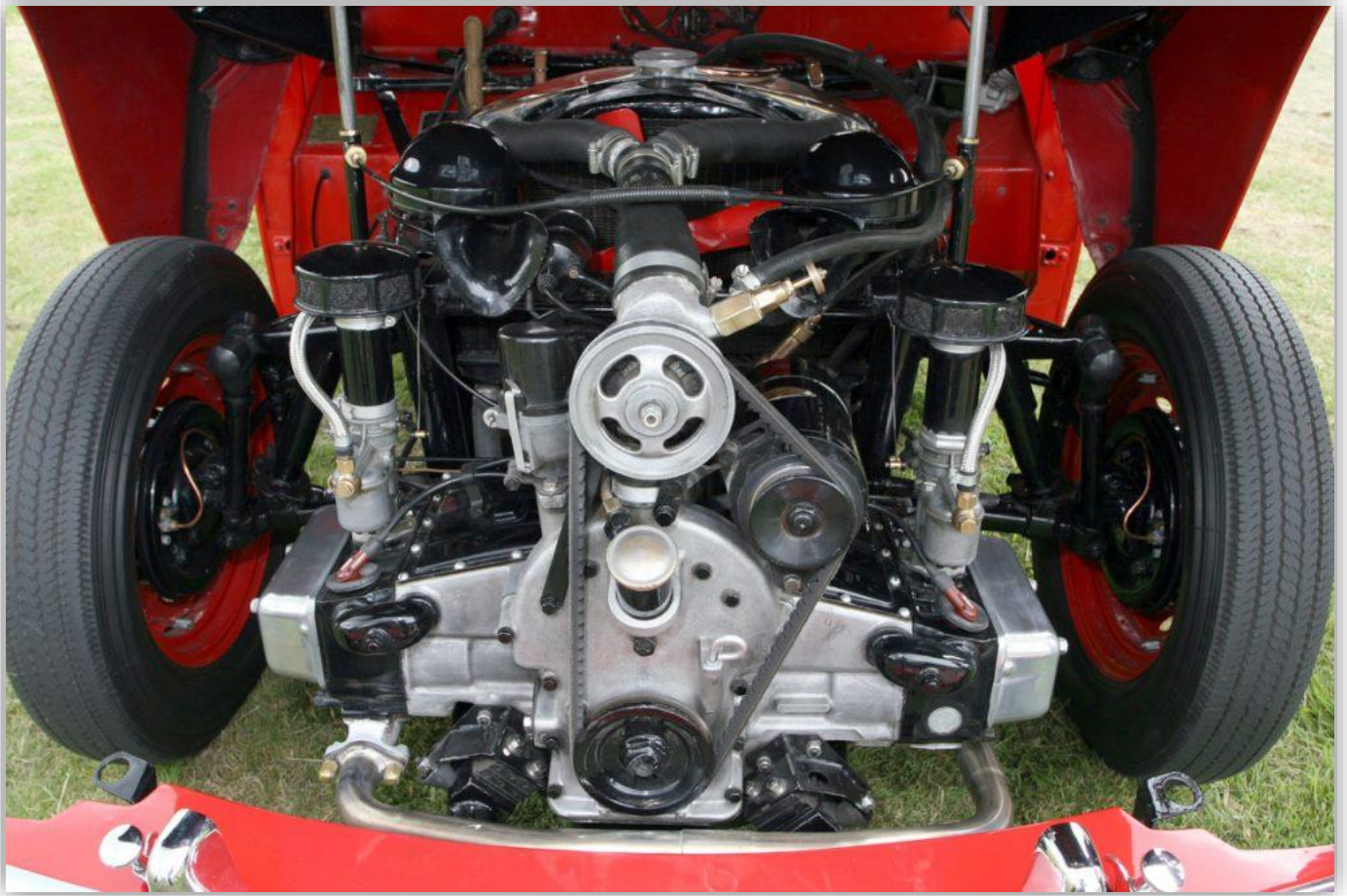
Med Javelin delade Jupiter all mekanik men var snabbare tack vare högre effekt och lägre vikt. Rattväxel var väl inte så sportigt men det var högsta mode.

Drygt 800 Jupiter producerades till dess Jowett 1954 definitivt slog igen portarna.



Roadsterkarossen var smaklig och formgiven med den amerikanska marknaden i sikte. Jowett levererade också 75 rullande chassier för påbyggnad av fristående karossmakare.





12 De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Alfa Romeo Alfasud 1971

Mycket stod på spel när Alfa Romeo introducerade Alfasud, eftersom det var en helt ny bil med en helt ny drivlina som byggdes i en helt ny fabrik. Den italienska regeringen hjälpte till att finansiera den nya fabriken i södra Italien (därav namnet Alfa Sud, eller **Alfa South**), där arbetsförhållandena alltid varit ett problem.

Men bilen i sig var fantastisk med sina **engagerande köregenskaper, pigga motorer, snabba växlingar** och **utmärkta förfining**. De första bilarna hade bara två eller fyra dörrar; en lucka skulle inte komma förrän 1981, vid vilken tidpunkt de flesta av de tidigare bilarna hade rostat bort.

Hedersnämmanden för 1971: Fiat 127, Mercedes SL R107





Roger Warolin